

## O NIEMIECKICH PLANACH OFENSYWY NA BLISKIM I ŚRODKOWYM WSCHODZIE (1941–1942)\*

 <http://orcid.org/0000-0001-6622-8348>

Piotr Mikietyński

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

### ABSTRACT

#### GERMAN PLANS FOR THE OFFENSIVE IN THE NEAR AND MIDDLE EAST, 1941–1942

Relatively little attention is devoted to Berlin's intentions relating to the period after a possible victory on the Eastern Front (in contrast to the knowledge about the assumptions of the general German plan of operations against the Soviet Union). The draft of Directive 32 "Preparations for the period after Barbarossa" – a culmination of inter-staff exchange of opinions – was elaborated on June 11, 1941, and then sent to the commands of the three branches of armed forces. It assumed "intercepting British fortresses in the Middle East and the Mediterranean by means of concentric attacks carried out from Libya to Egypt, from Bulgaria through Turkey, and perhaps from the Caucasus through Iran." However, ultimately the planning never went beyond the sphere of staff analysis. A significant documentation of these considerations is preserved in the Bundes-Militärarchiv in Freiburg im Breisgau in the OKW / OKH files.

**Keywords:** World War II, Germany, Turkey, Near and Middle East.

**Słowa kluczowe:** II wojna światowa, Niemcy, Turcja, Bliski i Środkowy Wschód.

Założenia niemieckiego planu operacji przeciw Związkowi Sowieckiemu (kryptonim „Barbarossa”) są powszechnie znane. Najczęściej wspomina się jednak o zasadniczych trzech kierunkach niemieckiej ofensywy: Leningradzie, Moskwie i Kijowie. Wynikało to bezpośrednio z treści dyrektywy nr 21 podpisanej 18 grudnia 1940 roku przez Adolfa Hitlera. Znacznie mniej miejsca poświęca się w opracowaniach

\* Przedstawiony materiał ma charakter krytycznej edycji źródłowej dwóch dokumentów ze zbiorów Bundes-Militärarchiv Freiburg im Breisgau. Dokumenty znajdują się tam w formie oryginalnego (pozbawionego paginacji) maszynopisu w języku niemieckim. Należy zaznaczyć, że wedle wiedzy autora przekładu i opracowania nie zostały one dotąd ani opublikowane w pełnym wymiarze, ani bezpośrednio wykorzystywane w innych publikacjach.

dotyczących kampanii na froncie wschodnim planom działań po ewentualnym powodzeniu planu „Barbarossa”. Zarówno Hitler, jak i czołowi niemieccy sztabowcy byli przekonani o realnej możliwości pokonania Związku Sowieckiego w ciągu trzech–czterech miesięcy. 17 lutego 1941 roku Führer wydał szefowi Sztabu Dowodzenia OKW (Naczelnego Dowództwa Wehrmachtu) generałowi pułkownikowi Alfredowi Jodlowi rozkaz opracowania planu operacji z terytorium Afganistanu na Indie. 4 czerwca 1941 roku OKH (Naczelne Dowództwo Wojsk Lądowych) przedstawiło z kolei OKW żądanie wskazania kierunków dalszych działań po osiągnięciu celów operacji „Barbarossa”. Swoistym zwieńczeniem tej międzysztabowej wymiany poglądów stał się szkic dyrektywy nr 32 „Przygotowania do okresu po Barbarossie”. Został on opracowany 11 czerwca 1941 roku, a następnie przekazany do zaopiniowania dowództwom trzech rodzajów sił zbrojnych. Zakładał między innymi „przechwycenie brytyjskich twierdz na Bliskim Wschodzie i w rejonie Morza Śródziemnego z pomocą koncentrycznych ataków z Libii na Egipt, z Bułgarii przez Turcję oraz, być może, z Kaukazu przez Iran”<sup>1</sup>. Ostatecznie jednak nie wyszedł on nigdy poza sferę analiz sztabowych. Znaczący ślad po tych rozważaniach pozostał jednak w zasobach Bundesarchiv Militärarchiv we Fryburgu Bryzgowijskim w zespole akt RH 2/RW 2. Potwierdzają one nader poważny charakter prowadzonych w niemieckim Naczelnym Dowództwie studiów dotyczących działań wojennych po osiągnięciu przez Wehrmacht wyznaczonej w planie „Barbarossa” strategicznej linii Archangielsk–Astrachań. Za niezwykle interesujące źródła informacji można uznać dwa dokumenty. Pierwszy pochodzi z lipca 1941 roku i zawiera analizę możliwości podjęcia ofensywy przez terytorium Turcji na Syrię, Palestynę i Egipt. Charakter szczegółowego rozwinięcia ma drugi dokument, datowany na sierpień 1941 roku. Znajdujemy w nim więc precyzyjne studium terenu przyszłych działań na Bliskim Wschodzie.

---

<sup>1</sup> G.E. Blau, *Niemiecka kampania w Rosji. Planowanie i operacje (1940–1942)*, tłum. J. Słowiak, Oświęcim 2014, s. 46.

**Dokument nr 1\***

*Przekład notatki sztabowej generała Friedricha Paulusa z 2 lipca 1941 roku dla potrzeb szefa sztabu generalnego Wojsk Lądowych. Dotyczy ona „możliwości operacji przez Syrię przeciw Egiptowi”. W przedstawionym przekładzie została zachowana (w miarę możliwości edytorskich) struktura oryginalnego dokumentu.*

GenStdH<sup>2</sup> / Op. Abt<sup>3</sup>: Naher Osten v. 2.7.1941

Tajne. Tylko dla dowództwa

O Qu I<sup>4</sup> / Op.Abt.(IIB)<sup>5</sup>

Nr 1306/41 g.Kdos.

H.Qu.<sup>6</sup> OKH, 2.7.41

15 egzemplarzy

Egzemplarz

Sprawa szefa!  
Tylko przez oficera!!

Poniżej jest załączona notatka dotycząca możliwości operacji przez Syrię<sup>7</sup> przeciw Egiptowi. Notatka zakłada zgodę Turcji<sup>8</sup> na przemarsz sił niemieckich.

W punkcie 1a) znajdzie się prośba skierowana do Wydz. Op. (IIB) o podjęcie 5.7.41 dalszych prac odnoszących się do:

a) Wydz. Obce Armie „Zachód”<sup>9</sup>: możliwych zmian w sytuacji przeciwnika w Syrii i Palestynie w okresie do początku października.

\* Bundesarchiv Militärarchiv RH 2/631.

<sup>2</sup> Sztab Generalny Wojsk Lądowych został powołany 1 VI 1935 r. w następstwie przemianowania dotychczasowego Truppenamtu Reichsheer.

<sup>3</sup> W okresie 15 X 1940 – 20 VII 1944 szefem Oddziału Operacyjnego był płk/gen. mjr/gen. por. Adolf Heusinger.

<sup>4</sup> Nadkwatremistrz I (ds. dowodzenia; do 1942 r. będący jednocześnie zastępcą szefa Sztabu Generalnego pod jego nieobecność). Więcej o strukturze organizacyjnej Sztabu Generalnego w: W. Erfurth, *Niemiecki sztab generalny 1918–1945*, tłum. K. Szarski, Warszawa 2007, s. 254–256.

<sup>5</sup> Oddział II Operacyjny Sztabu Generalnego OKH (szef: gen. mjr Hansen) zajmował się pracami planistycznymi związanymi z prowadzonymi i przygotowywanymi działaniami wojennymi. W. Erfurth, op. cit., s. 197.

<sup>6</sup> Kwatera Główna Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych – określenie wprowadzone z I IX 1939 r. w odniesieniu do struktur Sztabu Generalnego. W. Erfurth, op. cit., s. 253.

<sup>7</sup> W V 1941 r. Hitler zawarł z adm. François Darlanem porozumienie umożliwiające Niemcom korzystanie z francuskich baz wojskowych zarówno w Syrii, jak i we Francuskiej Afryce Północnej. Więcej na ten temat: B. Rubin, W.G. Schwanitz, *Hitlerowcy, islamisci i narodziny nowożytnego Bliskiego Wschodu*, tłum. A. Kochan, Kraków 2014, s. 160.

<sup>8</sup> Niemieccy sztabowcy rozważali również bezpośredni atak na Turcję. Operacja „Gertruda” miała zostać zrealizowana pod koniec 1942 r. siłami wojsk przerzuconych z Danii, północnej Grecji i Bułgarii. Natarcie planowano podjąć z: Syrii (spod Aleppo i Deir-ez-Zor), Iraku (Kirkuk), Armenii (Erewan) i Gruzji (Batumi). Więcej na ten temat: M. Kerrigan, *Niezrealizowane plany. II wojna światowa 1939–45*, Brema 2011, s. 96–97.

<sup>9</sup> Powołany w 1938 r. Wydział Obce Armie Zachód (Fremde Heere West), III Wydział Sztabu Operacyjnego Wehrmachtu OKH; wywiad wojskowy na USA i Wielką Brytanię. Jego szefem w latach 1938–1943 był gen. mjr Ulrich Liß. Więcej na ten temat: M. Pahl, *Fremde Heere Ost. Wywiad wojskowy Hitlera*, tłum. M. Niestrawski, Oświęcim 2015, s. 71.

b) Wydz. Org.<sup>10</sup>: możliwości czasowego przystosowania 2 dyw. panc. i 1 dyw. zmot. (jak i pewnych oddziałów lądowych czy też niezbędnych formacji aprowizacyjnych (zobacz d)) do działań w warunkach tropikalnych.

c) Wydz. Transportu<sup>11</sup>: czasowych możliwości wykorzystania transportu kolejowego wymienionych w b) sił do południowo-wschodniej Anatolii, jak i czasowego wyposażenia oddziałów kolejowych w środki konieczne do szybkiej naprawy linii kolejowych w Syrii i Palestynie.

d) Gen. Kwat.<sup>12</sup>: możliwości zaopatrzenia i zaspokojenia potrzeb oddziałów aprowizacyjnych.

Ponadto, należy natychmiast podjąć wstępne prace przygotowawcze do operacji (punkt 1) we współpracy z Wydż. Op. (IIb).

#### Rozdzielnik:

Paulus<sup>13</sup>

Adiutant szefa Sztabu Gen. <sup>14</sup>	– 1. egz.
Wydż. Org.	– 2. “
Gł. Kwat. IV	– 3. “
Wydż. Obce Armie Zachód	– 4. “
Wydż. Obce Armie Wschód	– 5. “
Wydż. Transp.	– 6. “
Kw. Gł.	– 7. “

<sup>10</sup> Wydział II Organizacyjny sztabu Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych zajmujący się sprawami związanymi z organizacją i rozbudową wojsk frontowych.

<sup>11</sup> Wydział Transportu (właściwie: Szef Transportu; *Chef des Transportwesens*) Sztabu Generalnego Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych. W latach 1940–1945 na jego czele stał gen. mjr (1940 gen. por., 1942 gen. piech.) Rudolf Gercke. Podlegały mu: Oddział Transportu Polowego (Frontowego), Oddział Transportu Krajowego, Oddział ds. Komunikacji, Oddział Planowania, Oddział Personalny dla Pracowników Transportu, Dowództwo Wojsk Kolejowych oraz Przedstawiciel Ministerstwa Transportu Rzeszy przy Szefie Transportu.

<sup>12</sup> Generalny Kwatermistrz ds. zaopatrzenia i administracji (w l. 1939–1940 gen. por. Eugen Müller; w l. 1940–1944 gen. art. Eduard Wagner; w l. 1944–1945 gen. mjr Alfred Toppe). Podlegały mu: Grupa Szefa (Sztab), Oddział I Zaopatrzeniowy, Oddział II ds. Prowadzenia Wojny, Oddział III ds. Uzupełnień, Oddział IVa Intendentura Wojsk Lądowych, Oddział IVb Naczelny Lekarz Wojsk Lądowych do specjalnych zleceń, Oddział IVc Weterynarz Wojsk Lądowych, Poczmistrz Polowy Wojsk Lądowych, generał odpowiedzialny za motoryzację, generał odpowiedzialny za park samochodowy, dowódca służb tyłowych, dowódca wojsk technicznych, wyższy oficer żandarmerii polowej przy OKH, generał piechoty, generał artylerii, generał pionierów i fortyfikacji, generał wojsk rakietowych, generał wojsk wschodnich (od 1942 r.), sądownictwo przy Generalnym Kwatermistrzostwie, generał do specjalnych zleceń IV przy sztabie generalnym wojsk lądowych.

<sup>13</sup> Gen. mjr Friedrich Paulus, w okresie 3 IX 1940–5 I 1942 Oberquartiermeister I przy sztabie generalnym OKH (zarazem zastępca gen. płk. Franza Haldera). Był jednym z autorów założeń operacyjnych planu „Barbarossa”. Postulował m.in. przeprowadzenie szybkiego uderzenia w celu zdobycia Moskwy. Od 24 IV do 10 V 1941 r. przebywał w Afryce Północnej. W związku z niepowodzeniem ofensywy wojsk niemiecko-włoskich opowiadał się za koncentracją wysiłku wojennego III Rzeszy na operacji na froncie wschodnim.

<sup>14</sup> Kpt. Wolf Rüdiger Hauser, adiutant szefa sztabu generalnego Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych (OKH).

Dowódca służb tyłowych <sup>15</sup>	– 8.	“
Przedstawiciel Luftw. przy OKH <sup>16</sup>	– 9.	“
Nadkwat. I <sup>17</sup>	– 10.	“
Wydz. Op. (szef,	– 11.	“
Ia,	– 12.	“
III,	– 13.	“
IIb)	– 14.	“
Zapas	– 15.	“

## Tajne sprawy dowódcze

Sprawa szefa!  
Tylko przez oficera!

Załącznik do Gł. Kwat. I / Wyd. Op. (IIb)  
Nr. 1306/41 Dow. Nacz. 2.7.41

Notatka.

xxxx

Dot.: operacja Syria – Palestyna – Egipt i pomost lądowy między Morzem Śródziemnym a Zatoką Perską.

- 1.) Celem operacji jest wyparcie Anglików:
  - a) z Egiptu w połączeniu z operacją z Cyrenajki (Niemiecki Korpus „Afryka”<sup>18</sup>) i
  - b) z pomostów lądowych między Morzem Śródziemnym a Zatoką Perską.
- 2.) Postawienie w stan gotowości bojowej i koncentracja całości sił potrzebnych do a) i b) – 2–3 korpusów panc. – jeszcze jesienią 1941, bowiem później nie będzie to już możliwe. Mniej więcej w listopadzie rozpoczyna się w Azji Mniejszej pora deszczowa, uniemożliwiająca większe operacje aż do lutego.

<sup>15</sup> Ścisłej: szef wojsk zaopatrzeniowych, oryginalna nazwa: *Heeresnachschubführer* (do X 1942 r.), *General der Nachschubführer* (X 1942–V 1945). Zakres kompetencji: sprawowanie nadzoru nad wszystkimi (podległymi OKH) służbami aprowizacyjnymi.

<sup>16</sup> Generałami lotnictwa przy OKH byli kolejno: gen. mjr/por./lotn. Rudolf Bogatsch (1939–1942), gen. por. Günther Lohmann (V–XI 1942), gen. lotn. Karl-Heinrich Bodenschatz (1942–1944).

<sup>17</sup> *Gruppe Qu I* – sekcja Generalnego Kwatermistrzostwa; zakres kompetencji: ogólne planowanie i organizacja zaopatrzenia wojsk frontowych, łączność między służbami tyłowymi a teatrem działań wojennych, sprawy transportowe (we współpracy z szefem Wydziału Transportowego).

<sup>18</sup> Pełna niemiecka nazwa: *Deutsches Afrikakorps* (DAK). Określenie niemieckich sił ekspedycyjnych w Afryce Północnej. Formacja została powołana 28 II 1941 r. Pierwszym dowódcą do VII 1941 r. był gen. por. Erwin Rommel. W VII 1941 r. siły niemieckie w Afryce Północnej poddano reorganizacji, w następstwie której utworzono Grupę Pancerną „Afryka” (dowodzoną przez Rommla) z DAK w składzie. Więcej: M.Ph. Remy, *Mit Rommla*, tłum. A. Kuć, Warszawa 2006, s. 54; D. Fraser, *Żelazny krzyż – biografia Rommla*, tłum. G. Siwek, Warszawa 1997, s. 179.

- 3.) Z drugiej strony konieczne jest – ze względu na przewidywaną na listopad ofensywę Niemieckiego Korpusu „Afryka”<sup>19</sup> na Egipt – wyprzedzające lub równoczesne uderzenie (zobacz 1.) przez Syrię i Palestynę celem związania stacjonujących w tych krajach znaczących sił brytyjskich<sup>20</sup>.
- 4.) Dla osiągnięcia tego celu możliwe wydaje się skoncentrowanie do końca września w południowo-wschodniej Anatolii 1 korpusu pancernego, by następnie mógł on najpóźniej z początkiem października podjąć uderzenie przez Syrię na Palestynę.
- 5.) Zadaniem korpusu pancernego byłoby podjęcie natarcia – we współdziałaniu z siłami francuskimi w Syrii<sup>21</sup> – przez Bejrut wzdłuż magistrali nadmorskiej<sup>22</sup> oraz linii kolejowej Damaszek-Dara, a następnie – opanowanie zakończenia ropociągu pod Hajfą<sup>23</sup>. (Pierwsza część operacji 1.) a)). Przy tej okazji dojdzie do osłonięcia wschodniej flanki nad Eufratem. Nie można zapomnieć jeszcze o znaczeniu powodzenia działań wojsk francuskich.
- 6.) Przeprowadzenie tej operacji – zwłaszcza możliwości jej zaopatrywania – wymagają szczególnej analizy. Ujawnia ona, że siły niemieckie są w stanie osiągnąć południowo-zachodnią granicę Palestyny<sup>24</sup> do początku pory deszczowej (czyli do połowy listopada). Jako że na półwyspie Synaj nie ma żadnej pory deszczowej, możliwe wydaje się podejmowanie stamtąd

<sup>19</sup> Rzeczywiście, 21–27 XI 1941 r. niemiecka Grupa Pancerna „Afryka” (łącznie z siłami włoskimi) podjęła próbę kontrofensywy pod Bardią, Fortem Capuzzo i Sidi Omar. Po ciężkich walkach siły niemiecko-włoskie zostały zmuszone jednak przez brytyjską 8 Armię (dowodzoną przez gen. Alana Cuninghama i gen. Neila Methuena Ritchie) do odwrotu na pozycje pod Tobrukiem. Trudno było w takiej sytuacji mówić o dalszym niemieckim marszu na Egipt. M.Ph. Remy, op. cit., s. 70–71.

<sup>20</sup> W VI 1941 r. dowódcą sił brytyjskich w południowej Syrii i Palestynie był gen. sir Henry Maitland Wilson. Miał on do dyspozycji: australijską 7 DP (bez XVIII Brygady walczącej w Tobruku), dwie brygady Wolnych Francuzów i indyjską V Brygadę Piechoty. Ponadto dowódca wojsk brytyjskich w północnej i środkowej Syrii gen. por. sir Edward Quinan miał pod swoimi rozkazami indyjską 10 DP, część indyjskiej XVII Brygady Piechoty (z 8 DP), „Zgrupowanie Habbaniya” (oddziały z mandatu Palestyny), IV Brygadę Kawalerii i Legion Arabski. Ogółem Brytyjczycy dysponowali: ok. 34 000 żołnierzy (18 000 Australijczyków, 9000 Brytyjczyków, 5000 Wolnych Francuzów i 2000 Hindusów) i ok. 50 samolotami oraz okrętami wsparcia. C. Smith, *England's Last War Against France: Fighting Vichy 1940–1942*, London 2010, s. 191.

<sup>21</sup> Siły Państwa Francuskiego (Vichy) w Syrii i Libanie były skupione w Armii Lewantu (dowódca: gen. Henri Dentz). W jej skład wchodziły formacje: regularnej armii francuskiej (4 bataliony 6 Pułku Piechoty Legii Cudzoziemskiej i 3 bataliony 24 Pułku Piechoty Kolonialnej), oddziały *Troupes Speciales* (3 bataliony piechoty libańskiej, 8 batalionów piechoty syryjskiej i 15 szwadronów jazdy czerkieskiej) oraz wojska kolonialne (6 batalionów strzelców algierskich, 3 bataliony strzelców tunezyjskich i 1 batalion strzelców marokańskich). Do tego potencjału należy jeszcze dodać: 120 dział, 289 samolotów oraz 2 niszczyciele i 3 okręty podwodne. *The Mediterranean and Middle East*, vol. II: *The Germans Come to the Help of their Ally (1941)*, ed. I.S.O. Playfair, London 2004, s. 200–206.

<sup>22</sup> Łączącej miasta Latakia (na północy) i Tyr (na południu).

<sup>23</sup> Zbudowany w latach 1934–1935 przez spółkę Iraq Petroleum Company ropociąg Mosul-Hajfa. Równocześnie w samej Hajfie w l. 1938–1944 była budowana rafineria ropy naftowej (pełną zdolność produkcyjną osiągnęła w 1947 r.).

<sup>24</sup> Ściślej: granicę palestyńsko-egipską (obecne pogranicze palestyńskiej Strefy Gazy i Egiptu).

operacji również w listopadzie i grudniu. Można je prowadzić przy pomocy posuwających się ze wschodu w kierunku Kanału Sueskiego dostępnych sił niemieckich, przy równoczesnym złuzowaniu Niemieckiego Korpusu „Afryka”.

(Druga część operacji 1. a)).

- 7.) Postawienie w stan gotowości bojowej i skoncentrowanie sił potrzebnych do operacji (zobacz 1. b)) planowanej na wiosnę 1942 r. (zakładającej opasowanie na obszarze między Nilem a Tygrysem pomostu lądowego do Indii) musi nastąpić zimą.

(Kolejny korpus pancerny w Anatolii i na Kaukazie).

### **Dokument nr 2\*:**

*Przekład „Studium o możliwościach operacyjnych na Bliskim Wschodzie” („Studie über Operationsmöglichkeiten im Vorderen Orient”), sporządzonego w sierpniu 1941 r. w Główniej Kwaterze Naczelnego Dowództwa Wojsk Lądowych. Do dokumentu nie została załączona informacja wskazująca jego autora.*

H.Qu.OKH, 8.41<sup>25</sup>

### **S t u d i u m**

#### **o możliwościach operacyjnych na Bliskim Wschodzie.**

#### **A. Ogólnie o operacjach na Bliskim Wschodzie.**

##### **I. Cele:**

Z chwilą bliskiego zakończenia kampanii przeciw Rosji następnym celem niemieckich działań zdecydowanie powinny stać się pozycje brytyjskie w Egipcie i Azji Przedniej<sup>26</sup>.

Cel ten można osiągnąć<sup>27</sup>, gdy

- a) północny Egipt (rejon Aleksandria–Kair–Suez–Port Said) i
- b) Mezopotamia (obszar Bagdad–Basra), wraz ze szlakami łączącymi ją z Turcją, znajdą się pod kontrolą wojsk niemieckich.

---

\* Bundes-Militärarchiv RH 2/632.

<sup>25</sup> Dokument został opracowany po zajęciu w VII 1941 r. Syrii i Libanu przez wojska brytyjskie i Wolnych Francuzów. Miesiąc później wojska sowieckie opanowały północną, a brytyjskie południową część Iranu. Tym samym plany niemieckie dotyczące Bliskiego i Środkowego Wschodu straciły jakiegokolwiek szanse powodzenia.

<sup>26</sup> Azja Przednia – popularne w niemieckiej historiografii określenie Azji Zachodniej (obejmującej Cypr, Azję Mniejszą, Półwysep Arabski i Syrię).

<sup>27</sup> Założenie to stanowiło potwierdzenie treści dyrektywy OKW z 23 V 1941 r. Zawierała ona m.in. nader jasne stwierdzenie, że „kwestia (oraz sposób) ostatecznego zniszczenia dominacji Brytyjczyków na obszarze między Morzem Śródziemnym a Zatoką Perską przez ofensywę na Kanał Sueski rozstrzygnięta zostanie dopiero po zakończeniu operacji »Barbarossa«”. Pełna treść dyrektywy w: F. Kurowski, *Jednostka Specjalna Brandenburg*, Poznań 2010, s. 212–214.



## II. Kierunki działań:

Odnosnie do tego istnieją następujące możliwości operacyjne:

- 1.) Ofensywa Grupy Pancerniej „Afryka” z Cyrenajki<sup>28</sup> na Egipt (patrz: propozycja dla Grupy Pancerniej „Afryka” z 7.7.41).
- 2.) Uderzenie z południowej Anatolii (obszar Adana<sup>29</sup>–Aleksandretta<sup>30</sup> i Gaziantep<sup>31</sup>– Maraş<sup>32</sup>) wzdłuż syryjskiego wybrzeża przez Palestynę w kierunku Egiptu (zobacz część B).
- 3.) Operacja z południowej Anatolii na Bagdad. Zostanie przeprowadzona w dwóch osobnych rzutach – dolinami rzek Eufrat i Tygrys (zobacz: część C i E).
- 4.) Uderzenie z Zakaukazia przez Azerbejdżan (rejon Tebrizu)<sup>33</sup> w kierunku na Bagdad (zobacz: część D i E).

## III. Czasokres:

- 1.) Najdogodniejsza sytuacja: równoczesne rozpoczęcie wszystkich czterech operacji w październiku (ze względów klimatycznych). Umożliwi to – według opinii płk. von Niedermeyera<sup>34</sup> – uzyskanie większego rozmachu operacyjnego w przypadku wszystkich obszarów operacyjnych (Libii, Egiptu, Syrii, Palestyny, Iraku, Iranu).

Takie rozpoczęcie natarcia miałoby i tę zaletę, iż przemarsz przez Anatolię przypadłby na miesiące letnie, podczas gdy wszelkie zimowe działania na tym terenie są w dużym stopniu utrudnione.

<sup>28</sup> Od 1912 r. kolonia włoska, w l. 1934–1947 północno-wschodnia część włoskiej kolonii Libii.

<sup>29</sup> Miasto w południowej Turcji położone nad rzeką Seyhan. Ważny węzeł drogowo-kolejowy i ośrodek przemysłowy.

<sup>30</sup> Właściwie: İskenderun w prowincji Hatay południowo-wschodniej Turcji. Położony nad Zatoką İskenderun, u podnóża gór Amanos (Elma Dag). W l. 1918–1921 okupowany przez Francję. Na mocy układu ankarskiego (z 20 X 1921 r.) wraz z całym wilajetem (prowincją) wszedł w skład francuskiego mandatu Syrii. Od 2 IX 1938 r. stolica Państwa Hatay (deklaracja woli przyłączenia do Turcji). 23 VI 1939 r. podpisano układ francusko-turecki o przyłączeniu całej prowincji (5403 km<sup>2</sup>) do Republiki Turcji. Oficjalne przekazanie nastąpiło 23 VII 1939 r.

<sup>31</sup> Gaziantep – miasto w południowej Turcji, ośrodek administracyjny prowincji Gaziantep położony przy linii kolejowej do Mosulu.

<sup>32</sup> Maraş – miasto w południowej Turcji u północnego podnóża gór Taurus, stolica prowincji Kahramanmaraş. W 1973 r. zmieniono nazwę na Kahramanmaraş.

<sup>33</sup> Ścisłej: Azerbejdżan Wschodni w północno-zachodnim Iranie.

<sup>34</sup> Oskar Ritter von Niedermayer (1885–1948), niemiecki oficer, podróżnik, dyplomata, specjalista ds. tureckich i arabskich. W l. 1916–1918 dowódca (w randze ppłk.) wojsk niemieckich na Bliskim Wschodzie. W l. 1919–1921 adiutant ministra Reichswehry Ottona Geßlera. W l. 1928–1932 przebywał w ZSRS (sprawował nadzór nad niemieckimi poligonami doświadczalnymi). W l. 1933–1935 wykładowca geografii i polityki wojskowej na Uniwersytecie Berlińskim. Od 1939 r. członek Rady Doradczej Wydziału Badawczego ds. Kwestii Żydowskiej przy Narodowosocjalistycznym Instytucie Historii Nowych Niemiec. Od V 1941 r. w sztabie feldmarsz. W. Keitla (w stopniu płk.). W l. 1942–1944 dowódca 162 (Turkistańskiej) Dywizji Piechoty. W 1939 r. napisał studium *Kierunki polityki i ekspansji militarnej na Bliskim Wschodzie* (m.in. zawierające propozycję przerzucenia na Bliski i Środkowy Wschód agentów celem wykorzystania arabskich ruchów niepodległościowych).



W miesiącach letnich można by zrealizować pierwszą fazę operacji II.4., czyli opanowanie północno-zachodniego Iranu, znacznie łatwiejsze latem.

Mimo – bez wątpienia – korzystnych przesłanek klimatycznych – ze względów politycznych nie należy jednak brać pod uwagę działań bojowych na Bliskim Wschodzie w tym przedziale czasowym aż do wiosny 1942 roku.

Wcześniejsze rozpoczęcie natarcia jest konieczne ze względu na sytuację Grupy Pancerniej „Afryka”.

## 2.) Znaczenie pór roku w szczegółach:

Duże odległości między obszarami 4 wymienionych operacji oznaczają bardzo różne uwarunkowania klimatyczne dla poszczególnych obszarów operacyjnych:

- a) Dla rozpoczęcia ofensywy z Cyrenajki na Egipt najbardziej sprzyjające są miesiące zimowe, do kwietnia włącznie. Nie można także wykluczyć maja i czerwca, wzięwszy pod uwagę przebieg tegorocznych działań wojennych w Libii. W Środkowym i Dolnym Egipcie najdogodniejszymi klimatycznie miesiącami są wprawdzie także miesiące zimowe, lecz prowadzenie operacji jest możliwe przez cały rok.

Rozpoczęcie operacji przez Grupę Pancerną „Afryka” jest więc możliwe do maja, najpóźniej do czerwca.

- b) W Syrii i Palestynie najdogodniejszym okresem dla operacji są kwiecień i połowa maja, a później okres między październikiem a początkiem grudnia. Jednak nie można tutaj wykluczyć operacji w ciągu całego roku, szczególnie na wybrzeżu. Utrudnienia w okresie letnim są większe w Palestynie i w głębi Syrii aniżeli na syryjskim wybrzeżu.

Wobec powyższego należy dążyć do tego, aby moment rozpoczęcia koncentrycznego uderzenia z Cyrenajki na Egipt przypadł na marzec lub kwiecień.

Utrzymanie tej pory będzie – abstrahując od kwestii zaopatrzenia Grupy Pancerniej „Afryka” – zależało od tego, czy z początkiem zimy uda się dokonać niezbędnych i na dużą skalę napraw dróg (przepraw mostowych itp.) w Anatolii.

Umożliwiłoby to przeprowadzenie w drugiej połowie okresu zimowego natarcia na terenie samej Anatolii pomimo nawet bardzo niekorzystnych warunków drogowych. W przeciwnym razie początek natarcia ulegnie przesunięciu na maj, najpóźniej na początek czerwca. Więcej na ten temat zobacz: część B.

- c) Irak – obszar operacyjny dla natarcia w kierunku na Bagdad i Basrę – nie nadaje się do działań wojennych w okresie między kwietniem a październikiem.

(Wysokie temperatury [22–34°C – uwaga P.M.], burze piaskowe). Z tego też względu moment rozpoczęcia większej operacji z Turcji i Iranu na Irak (zobacz II. 3 i 4) musi zostać przesunięty na październik. Latem zostaną jednak przeprowadzone akcje małych oddziałów specjalnych, wymierzone

w linii zaopatrzeniowej i bazy przeciwnika i mające – po części – wraz z rebeliami tubylczej ludności związać siły przeciwnika oraz umożliwić stworzenie punktów oparcia dla późniejszej operacji. (Więcej zobacz: część C).

- d) Klimat zachodniej części Iranu [temperatury w granicach 22–26°C – uwaga P.M.] umożliwia działania wojenne w okresie od początku lata do wczesnej jesieni.

Z tego też względu celem operacji z Zakaukazia musi więc być opanowanie zachodniego Iranu do września i otwarcie przejść przez pasma górskie (dla zapewnienia osłony na wschodzie) na pograniczu irańsko-irackim (przełęcze Ruwandiz<sup>35</sup> i Chanakin<sup>36</sup>). (Zobacz część D).

W październiku z Anatolii (operacja II. 3) i Iraku (II. 4) zostanie wyprowadzone koncentryczne uderzenie na Mezopotamię, mające na celu opanowanie zimą wybrzeża Zatoki Perskiej. (Więcej zobacz: część E).

- 3.) Podsumowując – w dążeniu do możliwie wczesnego podjęcia natarcia – należy założyć następujący rozkład czasowy:
- a) zima 41/42: przygotowanie i przeprowadzenie przemarszu przez południową Anatolię (dla operacji II. 2),
  - b) marzec, kwiecień lub maj, najpóźniej początek czerwca 1942: równoczesne rozpoczęcie operacji Anatolia–Syria–Egipt i Cyrenajka–Egipt,
  - c) wiosna lub wczesne lato 1942 opanowanie Zakaukazia. Uderzenie na Iran. Otwarcie przejść między Iranem i Irakiem. Równoczesne: przemarsz w ramach operacji II. 3.) przez południowo-wschodnią Anatolię. Wypady częścią sił do Syrii i Iraku.
  - d) październik 1942: koncentryczne uderzenie na Irak z północy (Anatolia) i wschodu (Iran).

## B. Operacja z Anatolii przez Syrię–Palestynę przeciw Egipcjowi.

### I. Ocena wroga i terenu:

- 1.) Siły brytyjskie w Syrii i Palestynie mogą osiągnąć wiosną 1942 r. – po uwzględnieniu uzupełnień dostarczanych przez Morze Śródziemne, Kanał Sueski i Zatokę Perską – około

6–7 dyw. piech.,  
2–3 dyw. panc.,  
1 dyw. sił okupacyjnych.

Poprzez zebranie wszystkich pojazdów mechanicznych można liczyć się ze sformowaniem dodatkowych prowizorycznie zmotoryzowanych 2–3 dyw. piech., dzięki czemu przeciwnik może wystawić ogółem:

4–6 formacji szybkich (w tym połowę Dywizji Pancerniej),

<sup>35</sup> Wzmianka dotyczy raczej przełęczy Rawanduz w rejonie miasta (o tej samej nazwie) w północnoirackiej prowincji Irbil. W l. 1926–1932 Brytyjczycy zbudowali w tym rejonie, posiadającą strategiczne znaczenie, drogę z Erbilu do przejścia granicznego w rejonie irańskiego miasta Piranszahr.

<sup>36</sup> Miasto we wschodnim Iraku, w pobliżu granicy z Iranem. Ośrodek administracyjny prowincji pod tą samą nazwą.

3–5 dyw. piech.  
oraz 1 dywizję sił okupacyjnych.

2.) Prawdopodobny sposób prowadzenia działań wojennych przez przeciwnika i charakterystyka terenu.

Pod naciskiem wspomnianego niemieckiego przemarszu gros sił przeciwnika zostanie skoncentrowane w północno-zachodniej Syrii. Należy następnie założyć, że przeciwnik najpóźniej równocześnie z wkroczeniem wojsk niemieckich do Turcji wtargnie do południowej Anatolii w celu zabezpieczenia przejść przez Taurus<sup>37</sup>.

Dlatego też jednym z pierwszych zadań w Turcji musi być czynne przeciwdziałanie takim akcjom. Ponadto konieczne jest odpowiednio wczesne użycie niemieckich oddziałów specjalnych (przerzuconych drogą powietrzną: Pułku Szkolnego „Brandenburg”<sup>38</sup> i oddziałów górskich) celem utrzymania przez nas dostępności przejść przez Góry Taurus. Kluczowymi kolejowymi i drogowymi punktami przejściowymi są następujące pozycje:

- a) przejście kolejowo-drogowe Ulukışla<sup>39</sup>–Adana–Toprakkale<sup>40</sup>–İskenderun,
- b) górski wylot linii kolejowej Malatya<sup>41</sup>–Fevzipaşa<sup>42</sup>,
- c) górski wylot drogi Maraş–Gaziantep.

Analiza terenowa Syrii i Palestyny wykazała, co następuje:

- a) pierwszego znacznego oporu ze strony przeciwnika należy oczekiwać dopiero w rejonie Aleppo, ważnego węzła komunikacyjnego na drodze do dalszego natarcia w kierunku południowym. Na obszarze tym prawdopodobne wydaje się wprowadzenie przez nieprzyjaciela zmasowanych jednostek szybkich. Ponadto należy się liczyć z tym, że przeciwnik zabezpieczy przejścia przez Góry Nur, pasmo górskie oddzielające odcinek wybrzeża Adana–İskenderun od rejonu Aleppo.

<sup>37</sup> Z pewnością działania te dotyczyłyby przełęczy: Cylicyjskiej (tur. Gülek Boğazı) na bezpośrednim dojeździe z Anatolii do Syrii, Amańskiej (tur. Bahce Geçidi) i Syryjskiej.

<sup>38</sup> Raczej wątpliwe wydaje się wykorzystanie całego Pułku Szkolnego „Brandenburg” (*Lehr-Regiment Brandenburg z.b.V. 800*) dowodzonego przez ppłk. Paula Haehlinga von Lanzenauera. Najbardziej prawdopodobne byłoby zaangażowanie do działań na pograniczu turecko-syryjskim żołnierzy I Batalionu (kompanie 1–4 oraz Persische Kompanie (syryjscy ochotnicy) i Arabische Brigade.

<sup>39</sup> Ulukışla – miasto w Środkowej Anatolii, ośrodek administracyjny prowincji Niğde. Jest położone w dolinie między masywami górskimi Medetis i Bolkar (w łańcuchu Gór Taurus), zapewniającej przejście między wybrzeżem śródziemnomorskim a równinnymi terenami w rejonie Konya.

<sup>40</sup> Toprakkale – położone w pobliżu miasta Wan (we wschodniej Turcji) pozostałości twierdzy starożytnego Królestwa Urartu.

<sup>41</sup> Malatya – jedno z największych miast Wschodniej Anatolii, ośrodek administracyjny prowincji Malatya.

<sup>42</sup> Fevzipaşa – miasto w prowincji Gaziantep w środkowo-południowej Turcji.

- b) Obszar między Aleppo i Libanem (po obu stronach linii kolejowej i drogi Aleppo–Hama<sup>43</sup>–Hims<sup>44</sup>) nie stwarza przeciwnikowi szczególnych możliwości stawienia oporu. Inaczej wygląda to w przypadku naszego natarcia przez masyw górski Dżebel-Ansariye<sup>45</sup> na odcinku wybrzeża pomiędzy Aleppo a Latakia<sup>46</sup> i Trypolisem<sup>47</sup>.

Poza tym na obszarze tym – tak jak i na całym wybrzeżu – należy wziąć pod uwagę działania floty nieprzyjaciela. Oba kierunki natarcia (Aleppo–Hims oraz Aleppo–Latakia–Trypolis) będą rozdzielane brzegami rzeki Orontes<sup>48</sup>. Można ją sforsować – w przypadku drogi i linii kolejowej Aleppo–Hims pod Hamą, a w przypadku drogi Aleppo–Latakia pod Dżiszr asz-Szughur.

- c) Kolejnego długotrwałego oporu należy spodziewać się w – położonych między Hims a Damaszkim – pasmach górskich Libanu i Antylibanu, a ściślej w rejonie 3 dróg:

aa) Trypolis–Bejrut–Sayda [Sydon] (magistrała nadbrzeżna z wieloma budowlami inżynierii lądowej),

ab) Hims–Damaszek (magistrała nadbrzeżna),

ac) Hims–Zahla (droga między Libanem a Antylibanem).

Obie ostatnie drogi, ze swoimi przełęczami i wysokością dochodzącą do 1950 m n.p.m., sprzyjają stawieniu oporu i dokonaniu odpowiednich zniszczeń. Do ich sforsowania konieczne będzie użycie oddziałów górskich.

Na obszarze na wschód od Antylibanu nie ma dróg obejściowych. Bezpośrednio przed Bejrutem i Damaszkim należy liczyć się z długotrwałym oporem.

- d) Teren pomiędzy linią Bejrut–Damaszek a granicą palestyńską oraz w północnej części Palestyny i w Transjordanii<sup>49</sup> jest znacznie bardziej przystępny i w nieco mniejszym stopniu można się tam spodziewać oporu.

Za drogi o charakterze przemarszowym należy uważać przedłużenia powyżej wspomnianych szlaków, a mianowicie:

<sup>43</sup> Hama – miasto w zachodniej Syrii, położone w oazie nad rzeką Asi, czwarte pod względem wielkości miasto Syrii.

<sup>44</sup> Hims – miasto w zachodniej Syrii, położone w dolinie rzeki Orontes w oazie Pustyni Syryjskiej, ważny punkt linii kolejowej Aleppo–Damaszek.

<sup>45</sup> Dżebel-Ansariye – masyw górski (do wysokości 1200 m n.p.m.) w zachodniej Syrii, biegnie równolegle do wybrzeża Morza Śródziemnego na odcinku od przełęczы Bdama (oraz drogi Latakia–Dżiszr asz-Szughur) na północy po granicę syryjsko-libańską na południu.

<sup>46</sup> Latakia – portowe miasto w północno-zachodniej Syrii. W l. 1920–1936 stolica niezależnego od administracji syryjskiej Państwa Alawitów (osobnego mandatu francuskiego). W l. 1939–1943 niezależny sandżak Latakii. W l. 1936–1939 i od 1943 r. ponownie w Syrii.

<sup>47</sup> Trypolis – ważne miasto portowe w północnym Libanie. W l. 1516–1916 w granicach imperium osmańskiego, w l. 1916–1920 okupowany przez wojska brytyjskie, w l. 1920–1946 wchodził w skład francuskiego terytorium mandatowego (Liban).

<sup>48</sup> Orontes – przepływająca przez Liban, Syrię i Turcję rzeka o długości 540 km. Jej dolina zapewnia połączenie między Azją Mniejszą i Egiptem.

<sup>49</sup> Emirat Transjordanii – w l. 1921–1946 brytyjskie terytorium mandatowe, w l. 1946–1949 niepodległe Królestwo Transjordanii, od 1949 r. Haszymickie Królestwo Jordanii.

- aa) Bejrut–Sayda–Hajfa<sup>50</sup>–Tel Awiw (niewiele możliwości postawienia zapór),
  - ab) Zahla<sup>51</sup>–Safad<sup>52</sup>–Nazaret–Nablus<sup>53</sup> (nieco bardziej przydatne do budowy zapór przełęcz Queneitra<sup>54</sup> oraz przejścia pod Tyberiadą i Nablusem),
  - ac) Damaszek–Dara–Amman (słabo rozwinięte).
- e) Przez południową część Palestyny i Transjordanii oraz przez półwysep Synaj prowadzą – również bez większych przeszkód terenowych – następujące przedłużenia drogowe:
- aa) Tel Awiw–Jafa–Gaza–Al Kantara (teren częściowo bagnisty),
  - ab) Nablus–Jerozolima–Beer Szewa–El Auja–Ismailia,
  - ac) nowo wybudowana szosa El Auja–El Kossaima–przełęcz Mitla<sup>55</sup>–Suez (kluczowe znaczenie dla każdej operacji wojskowej na półwyspie Synaj, ujęcia wodne),
  - ad) Amman–Ma’an<sup>56</sup>–Akaba–Nekhel<sup>57</sup>–przełęcz Mitla–Suez.
- Kluczowe znaczenie ma na tych drogach zaopatrzenie w wodę dostępną w kilku zaledwie punktach.
- Drogi aa) – ac) umożliwiającą sforsowanie rzeki Wadi Al-Arisz<sup>58</sup>.

### 3.) Teren na wschodniej flance.

Na flance nacierających wojsk – na obszarze pomiędzy Irakiem a zachodnią Syrią i Palestyną (na zachód od linii Aleppo–Amman) – biegnie szereg szlaków komunikacyjnych:

---

<sup>50</sup> Hajfa – największy port przeładunkowy w ówczesnym brytyjskim mandacie Palestyny (obecnie w Izraelu). Brytyjczycy zbudowali w Hajfie rafinerię ropy naftowej (dla dostaw irackiego surowca). Ważny punkt na strategicznej linii kolejowej Damaszek–Medyna. Podczas II wojny światowej baza brytyjskiej Royal Navy.

<sup>51</sup> Zahla – miasto w środkowym Libanie, położone w Dolinie Bekaa (52 km na wschód od Bejrutu).

<sup>52</sup> Miasto w północnej części Brytyjskiego Mandatu Palestyny (obecnie w Izraelu). Najwyżej położone miasto regionu (850 m n.p.m.). W l. 1920–1947 ośrodek administracyjny Poddystryktu Safed (od 1947 r. w izraelskim Dystrykcie Północnym). W 1929 r. miejsce pogromów ludności żydowskiej (18 zabitych i 80 rannych). W l. 1936–1939 podczas powstania arabskiego Brytyjczycy wzniesli w Safed dwa forty (posterunki policji).

<sup>53</sup> Nablus – w l. 1923–1948 miasto w Brytyjskim Mandacie Palestyny, w l. 1948–1967 w Jordanii, w l. 1967–1993 okupowane przez Izrael, od 1993 r. w Palestynie. Podczas powstania arabskiego (1936–1939) siedziba Palestyńskiego Komitetu Narodowego. Główny ośrodek antybrytyjskiego ruchu oporu ludności arabskiej.

<sup>54</sup> Quneitra (również: Al Qunaytrah) – miasto w południowo-zachodniej Syrii położone w dolinie na Wzgórzach Golan (na wysokości 1010 m n.p.m.). W okresie panowania osmańskiego i brytyjskiego ważny punkt (o charakterze miasta garnizonowego) na szlaku w kierunku Damaszk.

<sup>55</sup> Przełęcz Mitla – położona na półwyspie Synaj, w odległości 50 km na wschód Suez. Przebiega przez nią strategiczna droga łącząca miasto Taba (w północnej części Zatoki Akaba) z Suezem.

<sup>56</sup> Ma’an – oddalony o 218 km od Ammanu ważny węzeł drogowy i kolejowy w południowej Transjordanii (Jordanii).

<sup>57</sup> Właściwie: An-Nachl – miasto w środkowej części półwyspu Synaj, położone przy drodze Kair–Nuajba (nad Zatoką Akaba).

<sup>58</sup> Ponad 200-kilometrowy wąwóz (wadi) w północnej części półwyspu Synaj. Rozciąga się od Wyżyny Synajskiej aż po miasto Arisz nad Morzem Śródziemnym. Latem jest suchą doliną, lecz podczas pory deszczowej przekształca się w rwącą rzekę.

- a) na północy (przeważnie na obszarach stepowych) znajdują się: kolej bagdadzka i trzy drogi wschód–zachód. Wszystkie cztery szlaki zaczynają się w Mosulu i przecinają Eufrat za pomocą mostów i połączeń promowych; obfitują w liczne płytkie doliny stepowego Podgórza Taurusa. Oslonę flanki nad Eufratem można wszędzie zapewnić z wykorzystaniem niewielkich sił.
- b) Sześć południowych szlaków komunikacyjnych to niezbyt rozbudowane, choć przejezdne szerokie drogi biegnące z Mosulu i Bagdadu.

Liczba ujęć wody jest niewielka. Szczególne znaczenia nabiera tutaj posiadanie pustynnych punktów oparcia Ar-Rutbah<sup>59</sup>, Palmyra, Al-Sukhnah (oraz innych) w celu zapewnienia transportu zaopatrzenia przez pustynię. Szczególnie dobrze rozwinięta i nowoczesna wydaje się Ar-Rutbah (ładowisko).

## II. Potrzebny potencjał bojowy.

### 1.) Dowództwa i wielkie jednostki:

I <u>rzut:</u>	1 dowództwo armii	
	1 dowództwo korpusu (zmot.)	)
	2 dywizje pancerne	) 1 korpus panc.
	1 dywizja piechoty (zmot.)	)
	1 dowództwo korpusu	)
	2 dywizje górskie	) 1 korpus górski

II <u>rzut:</u>	1 dowództwo korpusu
	1 dywizja piechoty (zmot.)
	1 dywizja lekka

III <u>rzut:</u>	1 dowództwo korpusu
	2–3 dywizji piechoty

Razem: 9–10 wielkich jednostek, w tym 2 dywizje pancerne i 2 zmotoryzowane<sup>60+</sup>) przeciw 7–11 jednostkom brytyjskim (w tym 2–3 dywizjom pancernym oraz 2–3 dywizjom zmotoryzowanym).

### 2.) Wojska lądowe:

#### Dla dowództwa armii:

<sup>59</sup> Miasto w zachodnim Iraku. Usytuowane przy strategicznej drodze Amman–Bagdad oraz ropociągu Mosul–Hajfa. W okresie międzywojennym znajdowały się w nim brytyjskie lotnisko i fort. Od 2 V do 10 V 1941 r. miejsce zaciętych walk podczas wojny iracko-brytyjskiej.

<sup>60</sup> + Niniejszym zostaną skoncentrowane:

	przy rozpoczęciu uderzenia:	1 korpus pancerny,
		1 korpus górski,
2 tygodnie po	“	1 następna dywizja zmotoryzowana,
5 “ “	“	1 dywizja lekka,
8–10 “ “	“	2–3 dywizji piechoty.

- 1–2 bataliony karabinów maszynowych
- 1–2 dywizjony niszczycieli czołgów (Pz.Jäg.Abt.)
- 2 dywizjony dział pancernych (Sturmgeschütz–Abt.)
- 2 dywizjony armat 10 cm (Kan. Abt.) także do obrony wybrzeża
- 1–2 dywizjony armat 15 cm (Kan.Abt.) – do czasu pojawienia się artylerii obrony wybrzeża
- 2 dywizjony ciężkich min rzecznych
- 1 dywizjon moździerzy
- 1 batalion przeciwlotniczych karabinów maszynowych
- 2 lekkie dywizjony obserwacyjne
- 1 sztab pułku pionierów
- 1 batalion pionierów (zmot.)
- 15 kolumn mostowych (B)
- 1 batalion budowy mostów
- 2 dowództwa wojsk budowlanych
- 2 bataliony budowy dróg ) możliwie jak najwięcej dostępnych
- 2 bataliony budowlane ) zmotoryzowane

Dla korpusu pancernego:

- 1 dywizjon armat 10 cm
- 1 dywizjon moździerzy
- 1 lekki dywizjon obserwacyjny
- 1 batalion przeciwlotniczych karabinów maszynowych
- 1 batalion pionierów (zmot.)

Dla korpusu górskiego:

- 2 dywizjony dział szturmowych
- 1 batalion przeciwlotniczych karabinów maszynowych

Do tego siły lotnicze:

- 1 eskadra lotnictwa rozpoznawczego (dalekiego rozpoznania)
- 2 eskadry rozpoznawcze (dla wojsk pancernych)
- 1 eskadra rozpoznawcza (dla wojsk lądowych)
- 1 pułk artylerii przeciwlotniczej

Ponadto w możliwie jak najkrótszym czasie dojdą jeszcze:

- Artyleria nadbrzeżna
- Wojska kolejowe



### III. Teren i czas przemarszu.

#### 1.) Koleje:

Ze względu na szerokość rozstawu torów<sup>61</sup> i niską wydajność<sup>62</sup> tureckich kolei (6–8 pociągów dziennie) będzie można je wykorzystać do transportu jedynie oddziałów niezmotoryzowanych, elementów potrzebnych do naprawy torów oraz zaopatrzenia.

Formacje kołowe zostaną przerzucone z wykorzystaniem sieci drogowej. (Odległość między granicą bułgarsko-turecką a Ulukışla wynosi około 1200 km!)

Wykorzystując – cofnięty daleko na północny wschód – odcinek drogi Sivas<sup>63</sup>–Malatya można osiągnąć granicę turecko-syryjską dwoma szlakami komunikacyjnymi przez Anatolię. Jednak tylko jeden ze szlaków dysponuje połączeniem – z idącą ze Skutari<sup>64</sup> przez Trację – linią kolejową<sup>65</sup>. Drugi ze szlaków komunikacyjnych nadaje się do wykorzystania dla celów aprowizacyjnych drogą morską bądź przez Morze Marmara, bądź też przez Smyrnę<sup>66</sup>. Ostatni odcinek może zostać więc spożytkowany głównie do dostaw zaopatrzenia.

#### 2.) Drogi:

Dla przemarszu lądowego mamy do dyspozycji również dwie drogi przelotowe i kilka punktów wspólnych. Wskazana została również konieczność przeprowadzenia zakrojonych na szeroką skalę działań rozpoznawczych i naprawczych.

#### 3.) Kolejność:

Ze względu na możliwą sytuację, gdy najpierw konieczne będzie opanowanie i otwarcie przejść przez Taurus, wskazane wydaje się przetransportowanie korpusu górskiego jeszcze przed I rzutem reszty wojsk.

W następnej kolejności powinien ruszyć korpus pancerny, a na koniec wojska II i III rzutu.

#### 4.) Rejony wyładunku:

Punktem ciężkości natarcia będzie na początku wyprowadzenie działań z rejonu Gaziantep w kierunku Aleppo, ponieważ z występu Iskenderun<sup>67</sup> prowadzą dalsze połączenia zarówno na południe, jak i w kierunku Aleppo.

<sup>61</sup> Rozstaw ówczesnych kolei tureckich – 1050 mm (przy normalnym europejskim rozstawie 1435 mm).

<sup>62</sup> W 1923 r. Turcja dysponowała 2282 km linii normalnotorowych i 70 km linii wąskotorowych kolei prywatnych oraz 1378 km stanowiących własność państwa linii normalnotorowych. Do 1940 r. zdołano zbudować 3208 km nowych linii kolejowych (już w pełni państwowych).

<sup>63</sup> Miasto w środkowej Turcji. Położone jest w dolinie rzeki Kizilirmak. Ważny węzeł komunikacyjny na skrzyżowaniu szlaków północ–południe i wschód–zachód (w kierunku Iraku i Iranu). W dniach 4–11 IX 1919 r. miejsce obrad Tureckiego Zgromadzenia Narodowego (Kongres Sivas), ważnego etapu na drodze formowania się współczesnej republikańskiej Turcji.

<sup>64</sup> Autor studium używa włoskiej nazwy miasta Shkodra w północno-zachodniej Albanii. Rzeczywiście Shkodra posiadała (i nadal posiada) połączenie kolejowe z sąsiednią Czarnogórą. W l. 1939–1943 Shkodra (wraz z resztą kraju) znajdowała się pod włoską okupacją.

<sup>65</sup> Wzmianka dotyczy linii kolejowej Shkodra–Podgorica–Bijelo Polje–Belgrad i stamtąd dalej w kierunku Stambułu (trasa Orient Expressu).

<sup>66</sup> Właściwie Izmir, miasto portowe w zachodniej Turcji, nad Zatoką Izmirską.

<sup>67</sup> Stwierdzenie to odnosi się do charakterystycznego kształtu i położenia tureckiej prowincji Hatay (z ośrodkiem administracyjnym w Antakji).

Wydaje się więc wskazana koncentracja gros wojsk I rzutu (a mianowicie korpusu pancernego i jednej dywizji górskiej) w rejonie odcinka linii kolejowej Małatya–Fevzipaşa lub na drodze Maraş–Gaziantep, by stamtąd – w miarę możliwości – ruszyć naprzód.

Uwzględniając postawę sił brytyjskich i powodzenie tureckiego oporu, należy wybrać do zadań rozładunkowych bezpiecznie oddalone rejony, przy uprzednim opanowaniu zejść górskich.

Równie istotne byłoby dla drugiej dywizji górskiej (rozmiszczonej planowo na odcinku Ulukışla–Adana–Iskenderun) wyjście spod Iskenderun w kierunku Aleppo i zabezpieczenie końcowego punktu linii kolejowej Iskenderun (w celu dalszych transportów zaopatrzenia oraz oddziałów II i III rzutu).

#### 5. Okres czasowy:

Od przekroczenia granicy bułgarsko-tureckiej – przy wykorzystaniu jednego odcinka linii kolejowej do transportu wojsk, a pozostałych jedynie do przerzutu jednej dywizji górskiej i zaopatrzenia – następujące okresy czasowe:

- |  |            |
|--|------------|
| a) przemarsz pierwszej części korpusu<br>górskiego z Bułgarii<br>do Üsküdar (około 300 km)   | 2 tygodnie |
| b) transport kolejowy korpusu górskiego  | 7 tygodni  |
| c) transport kolejowy korpusu pancernego (elementy<br>kołowe 2 dywizji pancernych i 1 zmotoryzowanej, z wojsk<br>lądowych i lotnictwa) | 7 tygodni  |

Wobec powyższego do zgromadzenia

I rzutu

-----

16 tygodni

Oznacza to: wjazd koleją do Turcji musi rozpocząć się (w przypadku oddziałów przeznaczonych do działań bojowych) 20 listopada, tak aby 15 marca móc podjąć zasadnicze natarcie.

- d) Ze względu na trudne warunki zakwaterowania w rejonie koncentracji przemarsz elementów zmotoryzowanych mógłby rozpocząć się nieco później. 1 lutego byłby wystarczającym terminem przekroczenia granicy tureckiej przez awangardę oddziałów zmotoryzowanych (abstrahując od oddziałów zaopatrzenia i pojazdów, które zostaną przerzucone koleją).
- e) transport II rzutu:  
(1 dywizja lekka i pojazdy 1 zmot. dywizji piechoty) wymaga 5 tygodni
- f) transport III rzutu:  
(3 dywizje piechoty) wymaga kolejnych 5 tygodni
- Oznacza to: Przy rozpoczęciu natarcia przez wojska I rzutu w dniu 15 marca należy liczyć się z wejściem II rzutu do działań w połowie kwietnia, a III rzutu z końcem maja.

Od tego momentu do dyspozycji muszą pozostawać odcinki linii kolejowych prowadzących ze Üsküdar przez Anatolię na wschód, zasadniczo dla potrzeb operacji „Anatolia-Irak” (Operacja zaznaczona w A II/3).

#### IV. Przeprowadzenie operacji.

Cele operacji wynikają z analizy terenu i prawdopodobnego sposobu prowadzenia działań przez przeciwnika.

I faza: Po zabezpieczeniu lub zdobyciu zejść górskich oraz obu obszarów koncentracji w występie pod Iskenderun oraz w rejonie Fevzipaşa–Gaziantep–Maras (tu punkt ciężkości) zadaniem wojsk I rzutu będzie opanowanie – koncentrycznym uderzeniem z zachodu (Iskenderun) i północy (Gaziantep) – obszaru pod Aleppo.

Celem tego uderzenia musi być zdecydowanie pokonanie gros oddziałów szybkich nieprzyjaciela, które zostaną prawdopodobnie przeciw nam skoncentrowane na tym obszarze.

W związku z powyższym korpus pancerny zostanie rozmieszczony głównie wzdłuż szlaków komunikacyjnych prowadzących z północy na Aleppo, podczas gdy dywizja górską (A) podejmie z występu pod Iskenderun natarcie przez (w następstwie możliwości powstałych jeszcze przed rozpoczęciem uderzenia) góry Nur. Nastąpi to równoległe z natarciem elementów formacji szybkich w kierunku południowym. Dzięki tym działaniom dojdzie do opanowania przeprawy przez rzekę Orontes pod Dżisir asz-Szughur, a następnie do przecięcia linii komunikacyjnych przeciwnika.

Zasadniczym zadaniem znajdującej się przy grupie z priorytetem operacyjnym dywizji górskiej (B) będzie w tej fazie działań osłona wschodniej flanki grupy pancerniej zarówno na północ, jak i na południe od granicy turecko-syryjskiej. Należy dążyć do tego, by zabezpieczanie flank – w miarę potrzeby – rozszerzyć do Eufratu. Przewidywany czas trwania tej fazy operacji: 1 tydzień.

#### II faza:

Celem tej fazy będzie odrzucenie przeciwnika za linię Trypolis–Hims, opanowanie obu miast oraz uzyskanie bazy wyjściowej do natarcia na Liban i Antyliban, po zapewnieniu osłony flanki wschodniej od strony pustynnych punktów oparcia w Palmyrze i Al-ukhnah. Przy tej okazji gros korpusu pancernego podejmie natarcie przez Hama na Hims, a pozostałe jego elementy (około 1 dywizjonu) wzmocni dywizję górską A celem uzyskania dostępu do magistrali nadmorskiej i opanowania Latakii i Trypolisu. Po zdobyciu Hims dywizja pozostanie następnie na wybrzeżu, natomiast części korpusu pancernego podejmą natarcie na Trypolis (w celu ułatwienia dalszego posuwania się na południe).

Czas trwania tej fazy operacji: 2 tygodnie.

#### III faza:

W tej fazie – walki o Liban i Antyliban.

Do zajęcia Bejrutu i Damaszku konieczne będzie podciągnięcie, rozmieszczonej dotąd pod Aleppo, dywizji górskiej B.

Po około dwóch tygodniach od rozpoczęcia operacji należy oczekiwać dotarcia do południowej Anatolii dywizji piechoty zmotoryzowanej z II rzutu. Powinna ona natychmiast zastąpić dywizję górską B w jej zadaniach zabezpieczających i być w stanie – przed wydzieleniem pojazdów mechanicznych – podjąć natarcie na Hims.

Wspomniane podciągnięcie dywizji górskiej B może zostać przeprowadzone pod koniec trzeciego tygodnia operacji, również wraz z zakończeniem II fazy.

Po uwzględnieniu konieczności tygodniowego postoju celem zaopatrzenia i organizacji oddziałów rozpoczęcie III fazy można zaplanować na początek piątego tygodnia operacji.

Możliwa kalkulacja:

Dywizja górska A (wsparta jednym dywizjonem pancernym): uderzenie wzdłuż wybrzeża celem opanowania linii Bejrut–Zahla. W przypadku silniejszego oporu ze strony nieprzyjaciela nie podejmować uderzenia na Bejrut, natomiast – po zabezpieczeniu się od strony Bejrutu – uzyskanie dostępu do drogi Zahla-Baalbek i natarcie z Zahla na Damaszek.

Dywizja górska B: frontalne walki przełamujące pod Hims, a następnie natarcie przez góry z rejonu Hims przez Baalbek na Zahlah oraz przez An-Nabek<sup>68</sup> na Damaszek.

Gros korpusu pancernego: pozostawanie w gotowości bojowej pod Hims celem wyprowadzenia natarcia. Część oddziałów (jeden pułk piechoty, jeden dywizjon pancerny) należy wycofać na wschód aż do rozgałęzienia dróg 40 km na zachód od Palmyry. Z tego miejsca natarcie na Damaszek z północnego wschodu.

Po otwarciu dróg przez góry: uderzenie na Bejrut i Damaszek.

Czas trwania tej fazy operacji: 4 tygodnie.

#### IV faza:

Opanowanie Palestyny i zachodniej części Transjordanii oraz natarcie w kierunku Kanału Sueskiego.

W tym celu konieczne jest nadejście dywizji piechoty (zmot.) II rzutu, zluzowanej ze swoich tyłowych zadań osłony skrzydeł przez dywizję lekką II rzutu.

Jedna z dwóch dywizji górskich pozostaje w Libanie w celu osłony wybrzeża i skrzydeł, podczas gdy druga współdziała z korpusem pancernym. Ten – w sile dwóch dywizji pancernych i dwóch dywizji zmotoryzowanych – naciera w kierunku południowo-zachodniej granicy Palestyny, z punktem ciężkości na środkowym odcinku frontu (Jerozolima–Suez).

Czas trwania: 4 tygodnie.

Całkowity okres trwania operacji do osiągnięcia Kanału Sueskiego: 12 tygodni.

<sup>68</sup> Miasto położone 81 km na północ od Damaszku.

V faza obejmuje przekroczenie Kanału Sueskiego i – przy współdziałaniu z Grupą Pancerną „Afryka” – wyjaśnienie sytuacji w delcie Nilu. Z tego też względu konieczne jest najpierw wyprowadzenie z Suez uderzenia w kierunku Kairu.

To, czy dywizja lekka II rzutu będzie podążać (po nadejściu III rzutu) za korpusem pancernym i górskim, będzie zależne od sytuacji, szczególnie od kwestii dostępności szlaków komunikacyjnych i ponownego uruchomienia połączeń kolejowych.

Wojska III rzutu pozostają w każdym wypadku na obszarze pomiędzy Aleppo a Libanem.

## BIBLIOGRAFIA

- Blau G.E., *Niemiecka kampania w Rosji. Planowanie i operacje (1940–1942)*, tłum. J. Słowiak, Oświęcim 2014.
- Erfurth W., *Niemiecki sztab generalny 1918–1945*, tłum. K. Szarski, Warszawa 2007.
- Fraser D., *Żelazny krzyż – biografia Rommla*, tłum. G. Siwek, Warszawa 1997.
- Kerrigan M., *Niezrealizowane plany. II wojna światowa 1939–45*, Brema 2011.
- Kurowski F., *Jednostka Specjalna Brandenburg*, Poznań 2010.
- The Mediterranean and Middle East*, vol. II: *The Germans Come to the Help of Their Ally (1941)*, ed. I.S.O. Playfair, London 2004.
- Pahl M., *Fremde Heere Ost. Wywiad wojskowy Hitlera*, tłum. M. Niestrawski, Oświęcim 2015.
- Remy M.Ph., *Mit Rommla*, tłum. A. Kuć, Warszawa 2006.
- Rubin B., Schwanitz W.G., *Hitlerowcy, islamiści i narodziny nowożytnego Bliskiego Wschodu*, tłum. A. Kochan, Kraków 2014.
- Smith C., *England's Last War against France: Fighting Vichy 1940–1942*, London 2010.
- Vázquez García J., *Afrikakorps. Żołnierze Rommla*, tłum. E. Morycińska-Dzius, Warszawa 2015.